EL CANAL DE LOS DOS MARES.

DEL MEDITERRÁNEO AL MAR ROJO DESDE ÉPOCA ROMANA HASTA LA CONQUISTA MUSULMANA DE EGIPTO.

JORDI PÉREZ GONZÁLEZ* Y JOSEP SUÑÉ ARCE**

jperezg@ceipac.ub.edu cives809@gmail.com

*CEIPAC (Centro para el Estudio de la Interdependencia Provincial en la Antigüedad Clásica).

Director grupo: José Remesal Rodríguez. Director Tesis: José Remesal Rodríguez y Víctor Revilla Calvo. Universitat de Barcelona. Proyecto ERC Advanced Grant 2013 (ERC-2013-ADG.340828)

**Ardit (Associació de Recerca i Divulgació Interdisciplinària en Cultures Medievals). Director Tesis: Xavier Ballestín Navarro y Prim Bertrán Roigé. Universitat de Barcelona

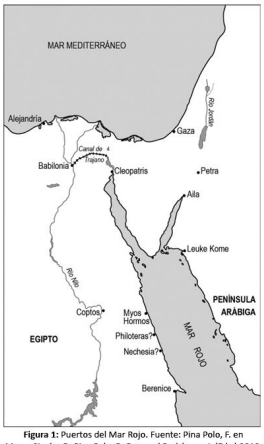

Figura 1: Puertos del Mar Rojo. Fuente: Pina Polo, F. en Marco Simón, F., Pina Polo, F., Remesal Rodríguez, J. (Eds.) 2010

El canal artificial que un día unió el río Nilo y el Mar Rojo a lo largo de 180 kilómetros en la región del Wadi Tumilat, se valió del valle natural surgido de uno de los antiguos brazos del Nilo y que seguramente uniese el Nilo con los lagos de Timsah y Amers (Gran Lagos Amargos).

Innumerables **fuentes** de origen egipcio, orientales, griegas, latinas o árabes hacen referencia al canal, conocido a lo largo de los casi mil años de sus existencia bajo diversas formas:
Canal de Necao, de Darío, de Ptolomeo, de Trajano, de Sesostris, 'de los Antiguos', o, según fuentes musulmanas, Canal del Emir de los Creyentes, Canal de al-Hakam o Canal de la Perla.

Las fuentes escritas **más antiguas** que hacen mención de él datan de **finales del siglo VI a.C.**, haciéndose más visibles las noticias sobre el canal entre los siglos V y II a.C., y siendo los **últimos testimonios de época árabe (del siglo VII d.C. al VIII d.C.).**

A día de hoy, el **trazado exacto aún resulta un misterio,** del mismo modo que no está suficientemente bien estudiado por la arqueología. Resulta difícil determinar sobre todo la entrada y salida al mismo. **Lo único que se sabe con certeza es que tenía su inicio cerca de la ciudad de El Cairo y que llegaba hasta Clysma (Kulzum o Bahr al-Kulzum), cerca de Suez.**

La presente investigación ha estado guiada por el interés científico de poder averiguar si realmente el canal realmente supuso una vía alternativa, factible y continua, posibilitando el transporte de personas y de productos procedentes de Oriente, así como de Egipto; en especial, los productos de lujo

Valiéndonos del trabajo de **J. J. Aubert (2004, 2015),** así como de una detallada revisión de las **fuentes**, podemos afirmar que el elemento común del canal fue el **carácter irregular del uso del canal; necesitado de un continuo mantenimiento, motivando que su vida esté ligada a los intereses del estado**

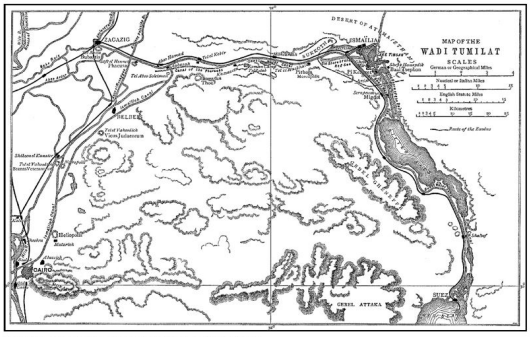

Figura 2a: Mapa del Wadi Tumilat. Fuente: Schörner, M. (2000).

Figura 2b: Imagen actual del delta del Nilo. La línea blanca marca el canal de agua actual que parte de El Cairo hasta Suez, y que quizás siga el trazado del antiguo canal. En amarillo: el curso natural del río hasta llegar a Bubastis (Zagazig) y del cual partiría el canal en época de Necao hasta el Mar Rojo. En color rojo, otro de los brazos del río que partiría del Heliopolis pasando por Bilbeis hasta enlazar con el canal de Necao.Fuente: *Google Earth*, 2014.

La creación del canal durante el Egipto faraónico.Del primer milenio a.C. hasta la posterior anexión romana.

Muchos son los interrogantes que quedan por resolver de la **fase original** de la construcción de los diferentes canales utilizados en el frente oriental del Delta del Nilo. Lo que sí parece ser una realidad, tal y como propusieran **Sneh o Monnier,** es que, durante una fase temprana, una de las **funciones** fundamentales para sus constructores fue la **defensiva**, destacando la **trifuncionalidad** del canal en el siguiente orden: **defensa, irrigación y navegación.**

En el 525 a.C., con la **incorporación de Egipto al Imperio Persa**, el valle del Nilo se integrará como una provincia más (una satrapía más) Durante esta etapa el canal se utilizará para transportar el **grano egipcio a Persia** a modo de **tributo** .
A esta época pertenece el **testimonio más antiguo de la existencia del canal**: una serie de **cuatro estelas bilingües** erigidas por el propio **Darío I.**

Figura 3: Imagen del delta del Nilo expuesta en la *Salle delle Mappe* en el *Palazzo Ducale* de Venecia. Pintura realizada por Giovanni Ramusio, Giovanni Domenico Zorzi y Giacomo Gastaldi aproximadamente en 1540, quienes realizaron un mapa del *Mediterraneo, dell' Asia Minore, del Mediterraneo orientale e dei Viaggi di Marco Polo,* Restaurada en 1762 por Francesco Griselini y Giustino Menesacardi, *Mare Mediterraneum, Arabia, Egypt, Palestina, Syria, Cilicia and Cyprus*. Imagen tomada por los autores.

Como sugieren las fuentes, la obra de Darío no se trataría de un proyecto nuevo, sino que sería una continuación del ya iniciado por el faraón **Necao** de la Dinastía XXVI (664-525 a.C.) y éste, habría continuado las obras de sus antecesores en la zona.
La **derrota** de Egipto a manos del príncipe Nabucodonosor en la batalla de **Karkhemish** del 606 a.C. (Siria), provocó la sumisión de los diferentes puertos fenicios bajo el gobierno de Babilonia, quedando bajo la autoridad de Necao tan sólo una **pequeña franja de Gaza**.

Todavía hoy, se desconoce si el freno de las importaciones de productos mediterráneos por parte de los fenicios a los mercados egipcios, pueda considerarse como una de las causas que condujeron al estado egipcio a potenciar las rutas comerciales hacia el Mar Rojo, volcando sus esperanzas en la búsqueda de nuevas rutas de navegación con la ayuda de los expertos marineros fenicios (Heródoto. IV, 42.2-43).

Varias serán las reformas realizadas como parte del **mantenimiento** a lo largo del Egipto faraónico, una de las más importantes será la realizada por el faraón Ptolomeo II Filadelfo (285/2-246 a.C.).

El interés de **Roma** por acceder a las riquezas de los territorios bañados por el mar Rojo se hará visible gracias a la política originada en la región por **Augusto**. El objetivo del emperador de **abrir el Índico a los intereses económicos romanos** se evidenciaría después de la anexión de Egipto, cuando ordenase la **expedición** militar en Arabia a **Elio Galo** (25-26 a.C.) **con la esperanza de anexionar al imperio los ricos territorios productores de perfumes, inciensos, piedras preciosas, metales, etc.** (Estr. II, 5, 12) . Fracasada la campaña militar, **la comercialización de todos estos productos se realizaría a través de puertos egipcios ampliados y renovados como el de Myos Hormos, Berenice, Arsinoé o Clysma.**
De esta forma, Roma, se **aseguraría el control directo de estas rutas comerciales, antes bajo dominio nabateo**. **Trajano** por su parte, **reexcavó** el canal, y le dotó de **fortificaciones** y **pozos de agua** en la ruta terrestre que cubría el mismo camino, con la intención de **proteger** el tráfico fluvial de este comercio dedicado al intercambio de productos y la entrada de objetos suntuosos de oriente.
Por su parte, Roma consolidaría una red de transporte que combinaba la comunicación por tierra, mar y río para fomentar las relaciones comerciales con el mar Rojo .

El Canal de los dos Mares bajo el control de los árabes y su definitiva desaparición

El **califa 'Umar** ordenó en el año 642 o 643 a su gobernador 'Amr b. al-'Âs que **restaurase** el canal que unía Al-Fustât, actual El Cairo, con Qulzum, en el Mar Rojo, para **llevar provisiones de alimento a Medina y la Meca** (Ibn 'Abd al-Hakam 162-166; Al-Maqrîzî I 135/trad. 202-203). **F. de Romanis (2002)** ve esta "restauración" como una **adaptación** del canal **a las necesidades de transporte de cereales, ya que el comercio de mercancías preciosas a través de él no se habría interrumpido durante la etapa tardo-antigua.**

El uso del canal para el suministro de comida entre Egipto y Arabia habría continuado durante la época omeya e incluso habría llegado a inicios de la abasí. No obstante, los diferentes **expertos** que han analizado la cuestión, tanto como las **fuentes**, **no tienen unanimidad** en señalar **ni el motivo ni el momento concreto en que se dejó de utilizar.**

La corriente mayoritaria es la que **responsabiliza directamente** a los primeros **califas abasíes** de haber ordenado su **cierre** de forma drástica por motivos estratégicos.
Así, **al- Maqrîzî** (I 135/trad. 202-203) afirma que "el califa Abū ʾJaʿfar al-Manṣūr ordenó cegarlo en el año ciento cincuenta (767-768 C)",
según **C. A. Redmount (1995)**, **motivado por la rebelión de las ciudades de Meca y Medina**.
P. Mayerson (1996) hace del **miedo a recibir un ataque en el año 775 la causa del cierre**, y añade la **propia expansión musulmana** como factor que perjudicase su funcionamiento.
M. A. Moghira (2002) señala de nuevo al **califa al-Mansûr** como el **responsable** de haber **cegado su desembocadura** y, de haber provocado su definitiva desaparición.

Por el **contrario**, **Ibn 'Abd al-Hakam** (164) describe el **abandono** del canal como un **proceso lento** que habría tenido su inicio después del **califato de 'Umar b. 'Abd al-'Azîz** (717-720).
Los **papiros** parecen **reforzar** la idea de un **abandono progresivo**. Éstos informan que el canal de Trajano seguía activo durante los primeros años del siglo VIII (P. Lond. IV 1346), pero que había ocasiones en las que el trayecto entre el valle del Nilo y Clysma se tenía que hacer por tierra (P. Lond. IV 1465).

El contexto en el que tienen lugar los califatos de 'Umar b. 'Abd al-'Azîz y de sus sucesores omeyas está marcado por las necesidades fiscales de un estado musulmán amenazado en múltiples frentes y que no recauda lo suficiente, tanto por culpa de los propios abusos y la corrupción de los conquistadores árabes, como por la obligatoriedad religiosa de realizar una fiscalidad islámica que cumpliese con las normas coránicas. **Dudamos que este estado que intentaba economizar sus ingresos fiscales y que era incapaz de incrementar sus efectivos militares pudiese destinar recursos al mantenimiento y limpieza de una obra inmensa que unía el río Nilo con el Mar Rojo.**

Si antes del califato de 'Umar b. 'Abd al-'Azîz el canal sólo se utilizaba de forma intermitente, después de él, con la generalización de los problemas, debió de ser abandonado a su suerte, dando plena verosimilitud al testimonio de Ibn 'Abd al-Ḥakam. Seguramente la decisión del califa Abū Ğaʿfar al-Manṣūr fue menos trascendente de lo que algunas fuentes han querido ver y simplemente se limitó a confirmar un estado de cosas que ya se habían empezado a originar varios años antes.

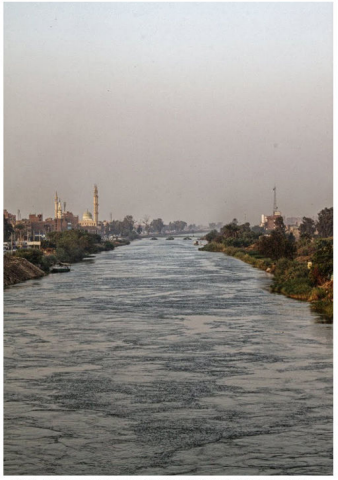

Figura. 4: Imagen del canal de agua actual que parte de El Cairo hasta Suez. Fuente: *Google Earth*, 2014.

Nuestro agradecimiento al Dr. J. Remesal Rodríguez, al Dr. V. Revilla Calvo, y a todos los miembros del CEIPAC, así como al Dr. X. Ballestín Navarro. Mención especial para Jéssica. En nuestro recuerdo, el Dr. P. Bertrán Roigé, y Consolación.

Bibliografía

ANDREA, Z. LA FRONTERA SINAÍTICA DEL EGIPCO ANTIGUO. *TRABAJO Y COMUNICACIONES (2ª ÉPOCA). MEMORIA ACADÉMICA*. FAHCE. 2000-2001.

ALBADALEJO VIVERO, M. *LA INDIA EN LA LITERATURA GRIEGA. UN ESTUDIO ETNOGRÁFICO*. ALCALÁ DE HENARES. 2005.

AUBERT., J.-J. AUX ORIGINES DU CANAL DE SUEZ? LE CANAL DU NIL A LA MER ROUGE REVISITE. *ESPACES INTEGRES ET RESSOURCES NATURELLES DANS LE MONDE ROMAIN*. 2004.

AUBERT, J.-J. TRAJAN'S CANAL: RIVER NAVIGATION FROM THE NILE TO THE RED SEA? IN DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *ACROSS THE OCEAN. NINE ESSAYS ON INDO-MEDITERRANEAN TRADE*. LEIDEN. BOSTON. 2015.

COBB, P. M., ʿUMAR (II) B. ʿABD AL-ʿAZĪZ", EN *ENCYCLOPÉDIE DE L'ISLAM*, VOL. X, LEIDEN, E. J. BRILL, 2002.

DE ROMANIS, F., *CASSIA, CINNAMOMO, OSSIDIANA. UOMINI E MERCI TRA OCEANO INDIANO ET MEDITERRANEO*, SAGGI DI STORIA ANTICA 9. 1996, ROMA.

DE ROMANIS, F. TRAÏANÒS POTAMÓS: MEDITERRANEO E MAR ROSSO DA TRAIANO A MAOMETTO, EN R. VILLARI (ED.), *CONTROLLO DEGLI STRETTI E INSEDIAMENTI MILITARI NEL MEDITERRANEO*, ROMA, GLF EDITORI LATERZA, 2002.

FAYLE, C.E. A *SHORT HISTORY OF THE WORLD'S SHIPPING INDUSTRY. ROUTLEDGE* 2006.

GUESSOUS, A. LE RESCRIT FISCAL DE ʿUMAR B. ʿABD AL-ʿAZIZ: UNE NOUVELLE APPRÉCIATION, *DER ISLAM*, 73/1, 1996.

HAWTING, G. R. *THE FIRST DYNASTY OF ISLAM: THE UMAYYAD CALIPHATE AD 661-750*, LONDRES - SIDNEY, CROOM HELM. 1986.

KENNEDY, H. "AL-MANṢŪR", *EN ENCYCLOPÉDIE DE L'ISLAM*, VOL. VI, LEIDEN - PARÍS, E. J. BRILL - G.-P. MAISONNEUVE & LAROSE S. A, 1991.

LINDSAY, W.A. *HISTORY OF MERCHANT SHIPPUING IN ANCIENT COMMERCE*. ADAMANT MEDIA CORPORATION. 2006.

LLOYD, A. HERODOTUS, BOOK II, INTRODUCTION AND COMMENTARY, *ETUDES PRELIMINAIRES AUX RELIGIONS ORIENTALES DANS L'EMPIRE ROMAIN* 43, LEIDEN. 1988.

MAYERSON, P. THE PORT OF CLYSMA (SUEZ) IN TRANSITION FROM ROMAN TO ARAB RULE, *JOURNAL OF NEAR EASTERN STUDIES*, 55/2, 1996.

MEULENAERE, H. *HERODOTOS OVER DE 26STE. DYNASTIE*. LOVAINA 1951.

MCLAUGHLIN, R., *ROME AND THE DISTANT EAST. TRADE ROUTES TO THE ANCIENT LANDS OF ARABIA, INDIA AND CHINA.* 2010, LONDON-NEW YORK.

MOGHIRA, M. A. *L'ISTHME DE SUEZ, PASSAGE MILLENAIRE (640-2000),* PARIS, L'HARMATTAN. 2002.

MONNIER, F. *LE CANAL DES PHARAONS*. PHARAON MAGAZINE 8. 2012.

OERTEL, F. DAS PROBLEM DES ANTIKEN SUEZKANALS, REPGEN, K., SKALWEIT, S. (HSG.) SPIEGEL DER GESCHICHTE, *FETSGABE FÜR MAX BRAUBACH ZUM 10. APRIL 1964*, MÜNSTER, 1964.

O'LEARY, DE.L. *ARABIA BEFORE MUHAMMAD. ROUTLEDGE*. 2001

OSTROGORSKY, G. *HISTORIA DEL ESTADO BIZANTINO*, MADRID, AKAL EDITOR. 1984 [OR. MÜNCHEN, 1963].

PADRÓ, J. *HISTORIA DEL EGIPTO FARAÓNICO*. MADRID 1996. (HABIÉNDO UTILIZADO LA EDICIÓN DEL 2008)

PAPACONSTANTINOU, A. "FUSTAT AND ITS GOVERNOR: ADMINISTERING THE PROVINCE", EN T. VORDERSTRASSE Y T. TREPTOW (ED.), *A COSMOPOLITAN CITY: MUSLIMS, CHRISTIANS AND JEWS IN OLD CAIRO*, CHICAGO, THE ORIENTAL INSTITUTE OF THE UNIVERSITY OF CHICAGO, 2015.

PEACOCK, D. 'THE ROMAN PORTS AND MEDITERRANEAN CONNECTIVITY', IN KEAY, S. (ED.) ROME, PORTUS AND THE MEDITERRANEAN. ARCHAEOLOGICAL MONOGRAPHS OF THE BRITISH SCHOOL AT ROME. 21. LONDON 2012.

PINA POLO, F. 'EL PERIPLO DEL MAR ERITREO Y LA PRESENCIA ROMANA EN EL ÍNDICO', EN MARCO SIMÓN, F., PINA POLO, F., REMESAL RODRÍGUEZ, J. (EDS.) *VIAJEROS, PEREGRINOS Y AVENTUREROS EN EL MUNDO ANTIGUO*. COL·LECCIÓ INSTRUMENTA VOL. 36. BARCELONA 2010.

POSENER, G. *LA PREMIERE DOMINATION PERSE EN EGYPTE. RECUIL D'INSCRIPTIONS HIEROGLYPHIQUES*. BIBLIOTHEQUE D'ETUDE. IFAO 11, CAIRO. 1936.

RASCHKE, M.G. NEW STUDIES IN ROMAN COMMERCE WITH THE EAST, *AUFSTIEG UND NIEDERGANG DER RÖMISCHEN WELL*, II. 9.2. 1978

REDMOUNT, C. A. "THE WADI TUMILAT AND THE CANAL OF THE PHARAOHS", *JOURNAL OF NEAR EASTERN STUDIES*, 54/2, 1995.

ROSSI, L. LES FREQUENTISSIMI MERCATORES DE POUZZOLES ET LE BLE EGYPTIEN A ROME A LA FIN DE L'EPOQUE REPUBLICAINE, *MEFRA*, 126-2, 2014.

ROSSI, L. ROMANS AND LAND PROPERTY RIGHTS IN PTOLEMAIC EGYPT: THE IDENTIFICATION OF LUCIUS SEPTIMIUS, *ANCIENT SOCIETY*, 44, 2014

ROVIRA GUARDIOLA, R. LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE HISPANIA Y LAS PROVINCIAS ORIENTALES DURANTE EL ALTO IMPERIO ROMANO. TESIS DOCTORAL DEFENDIDA 10-11-2004 EN LA UNIVERSITAT DE BARCELONA

SANMARTÍN, J., SERRANO, J.M. *HISTORIA ANTIGUA DEL PRÓXIMO ORIENTE. MESOPOTAMIA Y EGIPTO*. AKAL, MADRID, 1998 (HABIENDO UTILIZADO LA SEXTA REIMPRESIÓN DEL 2012)

SHABAN, M. A. *ISLAMIC HISTORY A. D. 600-750 (A. H. 132): A NEW INTERPRETATION, CAMBRIDGE*, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS. 1971.

SCHÖRNER, H. KÜNSTICHE SCHIFFAHRTSKANÄLE IN DER ANTIKE. DER SOGENANNTE ANTIKE SUEZ-KANAL. *SKYLLIS ZEITSCHRIFT FÜR UNTERWASSERARCHÄOLOGIE*. 3 JARHGANG, HEFT 1., 2000.

SHEIL, V. *REVUE D'ASSYRIOLOGIE*, 27, 1930,

SIDEBOTHAM, S.E., *ROMAN ECONOMIC POLICY IN THE ERYTHRA THALASSA, 30 B.C.-A.D. 217*, MNEMOSYNE, SUPPLEMENTUM 91, LEIDEN, 1986.

SNEH, A., WEISSBROD, T., PERATG, I. EVIDENCE FOR AN ANCIENT EGYPTIAN FRONTIER CANAL. *AMERICAN SCIENTIST*. VOL. 63, NEW YORK. 1975.

SONNABEND, H. HSG., *MENSCH UND LANDSCHAFT IN DER ANTIKE. LEXICON DER HISTORISCHEN GEOGRAPHIE*. 1999, STUTTGART/WIEMAR, 243.

SPRATT, T. "REMARKES ON THE ISTMUS ON MOUNT ATHOS", *JOURNAL OF THE ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY 17*. 1845.

SUPESTEIJN, P.J., TRAJAN AND EGYPT. BOSWINKEL, E. ET AL. (EDS.) *STUDIA PAPYROLOGICA VARIA*, PAPYROLOGICA LUGDUNO BATAVA 14. 1965, LEIDEN.

TOR, D. "PRIVATIZED JIHAD AND PUBLIC ORDER IN THE PRE-SELJUQ PERIOD: THE ROLE OF THE *MUTATAWWI'A*", *IRANIAN STUDIES*, 38/4, 2005.

TERPSTRA, T. 'ROMAN TRADE WITH THE FAR EAST: EVIDENCE FOR NABATEAN MIDDLEMEN IN PUTEOLI", IN DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *ACROSS THE OCEAN. NINE ESSAYS ON INDO-MEDITERRANEAN TRADE*. LEIDEN. BOSTON. 2015.

VON BECKERATH, J. *ZAES*, 3. 1966.

WILSON, J.A. THE STORY OF SINUHE & THE PROPHECY OF NEFERTY, EN PRITCHARD, J.B. (ED.) *ANCIENT NEAR EAST TEXTS*. PRINCETON. PRINCETON UNIVERSITY PRESS 1969.

WOODBURN HYDE, W. *ANCIENT GREEK MARINERS*. NEW YORK 1947.

YOUNG, G.K. ROME'S EASTERN TRADE. INTERNATIONAL COMMERCE AND IMPERIAL POLICY, 31 BC-AD 305. 2001, LONDON-NEW YORK.

Fuentes.

Heródoto. *Historia*.

Estrabón. *Geografía*.

Ibn ʿAbd al-Ḥakam (m. 870), *Futūḥ Miṣr wa aḫbāru-hā* (ed. C. C. Torrey), New Haven, Yale University Press, 1922.

Al-Maqrīzī (m. 1442), *Al-Mawāʿiẓ wa l-iʿtibār bi-ḏikr al-ḫiṭaṭ wa l-āṯār*, IV Vols., Beirut, Dār al-Kutub al-ʿIlmiyya, 1997-1998. Traducción francesa: V. Bouriant, *Description topographique et historique de l'Égypte*, París, E. Leroux, 1895.

P. Lond. IV 1335
http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1335 [25/02/2015]

P. Lond. IV 1346
http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1346 [25/02/2015]

P. Lond. IV 1407
http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1407 [25/02/2015]

P. Lond. IV 1465
http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1465 [25/02/2015]